

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Perkembangan peradaban manusia khususnya dalam bidang pengangkutan telah membawa kedalam suatu sistem pengangkutan yang lebih maju dibandingkan era sebelumnya.¹ Perkembangan tersebut disamping membawa dampak positif juga memberikan kemudahan dan kenyamanan bagi pengguna jasa perhubungan untuk berpindah dari satu tempat ke tempat yang lain.

Salah satu kemajuan perkembangan yang dimaksud adalah keberadaan dari sistem angkutan udara, dimana tidak dapat dipungkiri bahwa angkutan udara sangatlah mendukung mobilitas masyarakat Indonesia. Angkutan udara pada saat ini merupakan alternatif pilihan yang paling efektif karena cepat, efisien, ekonomis serta untuk memudahkan dalam kepentingan bisnis kepentingan pariwisata, dan kepentingan lainnya bagi pengangkutan antar daerah dan antar pulau terutama antara daerah terpencil dan pulau-pulau besar baik pengangkutan barang maupun pengangkutan orang atau penumpang.²

Bermunculannya pelaku-pelaku usaha penyedia jasa penerbangan saat ini menyebabkan persaingan usaha yang sangat ketat. Dengan adanya persaingan usaha yang begitu ketat, mengharuskan pelaku usaha penerbangan melakukan berbagai cara untuk menarik penumpang sebanyak-banyaknya, salah satu strategi

¹SutionUsmanAdji, 2005, *HukumPengangkutan Di Indonesia*, PT. RinekaCipta, Jakarta, hal 1

²E.SaefullahWiradipradja, 1989, *TanggungJawabPengangkutDalamHukumPengangkutanUdaraInternasional Dan Nasional*, Liberty, Yogyakarta, (selanjutnyadisingkat E. SaefullahWiradipradja I), hal. 1

bisnis yang digunakan adalah kompetisi harga yang sering kali lebih murah. Namun disisi lain, kompetisi tarif murah yang ditawarkan perusahaan maskapai penerbangan sering kali tidak diimbangi dengan standar penerbangan yang layak seperti, menurunkan kualitas pelayanan (*service*), bahkan yang lebih mengkhawatirkan lagi adalah akan berkurangnya kualitas pemeliharaan (*maintenance*) armada pesawat sehingga rawan terhadap keselamatan penerbangan dan akan berdampak kurang baik terhadap keamanan, kenyamanan, dan perlindungan konsumen.³ Kekhawatiran tersebut muncul akibat sering terjadinya kecelakaan pesawat terbang dan keterlambatan jadwal pemberangkatan.⁴

Angkutan udara mengalami perkembangan pesat hal tersebut dapat dilihat dari banyaknya perusahaan maskapai penerbangan baik maskapai penerbangan yang dikelola oleh pihak swasta maupun pihak pemerintah yang biasa disebut dengan Badan Usaha Milik Negara. Semakin pesatnya perkembangan dan pertumbuhan industri penerbangan tersebut diikuti dengan semakin meningkat pula jumlah pengguna jasa angkutan udara. Hal tersebut terlihat dari data Badan Pusat Statistik (BPS) jumlah penumpang angkutan udara pada tahun 2014 mencapai 72,6 juta orang, naik 5,6 persen dari tahun 2013 yang hanya sebanyak 68,5 juta orang.⁵

Penerbangan merupakan bagian dari sistem pengangkutan yang mempunyai karakteristik mampu bergerak dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, padat

³ Ibid hal 5-6

⁴Wagiman, 2006, "*Refleksi Dan Implementasi Hukum Udara : Studi Kasus Pesawat Adam Air*", Jurnal Hukum Bisnis Vol 25, Jakarta, hal. 13

⁵Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2015, "Jumlah Penumpang Angkutan Udara 2014 Mencapai 72,6 Juta Orang", Informasi Terkini, URL : <http://hubud.dephub.go.id/?id/news/detail/2374>, diakses pada tanggal 8 Desember 2016

modal, manajemen yang andal, serta memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal, perlu dikembangkan potensi dan peranannya yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis. Adapun perusahaan maskapai penerbangan yang melayani jasa penerbangan diantaranya Garuda Indonesia, Mandala Air, Citilink, Lion Air, Wings Air, Kal Star, Indonesia Air Asia, Batik Air, Sriwijaya Air dan lain-lain.⁶

Pada prinsipnya kegiatan pengangkutan udara merupakan hubungan hukum yang bersifat perdata akan tetapi mengingat transportasi udara telah menjadi kebutuhan masyarakat secara luas maka diperlukan campur tangan pemerintah dalam kegiatan pengangkutan udara yaitu menentukan kebijakan-kebijakan atau regulasi yang berhubungan dengan kegiatan pengangkutan udara sehingga kepentingan konsumen pengguna jasa transportasi udara terlindungi.

Dalam Peraturan Pemerintah No 3 tahun 2001 tentang keamanan dan keselamatan penerbangan menjelaskan bahwa Keamanan dan keselamatan penerbangan meliputi aspek pengaturan pesawat udara, pelayanan navigasi penerbangan, pengoperasian Bandar udara serta personal penerbangan yang meliputi bidang rancangan bangunan, pembuatan, pengoperasian dan perawatan pesawat udara.

Sesuai dengan Undang-Undang No 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan peraturan pemerintah No.3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan keselamatan penerbangan yang diizinkan beroperasi di wilayah Indonesia adalah pesawat Indonesia PK dan dioperasikan oleh perusahaan penerbangan berbadan hukum Indonesia. Dalam

⁶ Anak Agung Ayu Mirah Kartini Irawan, 2016 , *Perlindungan hukum terhadap pengguna jasa penerbangan atas terjadinya keterlambatan angkutan penerbangan*, skripsi , (Fakultas Hukum Universitas Udaya Denpasar)

keamanan pengoperasian pesawat udara badan usaha angkutan udara bertanggung jawab terhadap keamanan pengoperasian pesawat udara di bandar udara dan selama terbang , tanggung jawab terhadap pengoperasian pesawat udara di bandar udara meliputi pemeriksaan keamanan pesawat udara sebelum pengoperasian berdasarkan penilaian resiko keamanan , pemeriksaan terhadap barang bawaan penumpang, pemeriksaan terhadap semua petugas yang masuk pesawat udara, dan pemeriksaan terhadap peralatan , barang , makan dan minuman yang akan masuk kedalam pesawat udara. Sedangkan dalam selama penerbangan tanggung jawab terhadap pengoperasian pesawat udara adalah mengambil tindakan yang diperlukan untuk menjamin keamanan penerbangan, memberitahukan kepada kapten penerbangan adanya muatan barang berbahaya didalam pesawat udara.

Berdasarkan PP No 51 Tahun 2012 Tentang sumber daya manusia di bidang transportasi di bidang penerbangan terdiri dari pesawat udara , angkutan udara , kebandarudaraan , keselamatan penerbangan dan keamanan . sumber daya manusia di bidang transportasi melalui pendidikan dan pelatihan serta pembinaan.

Dalam peraturan kebijakan sumber daya manusia di transportasi penerbangan terkadang tidak sesuai dengan aturan yang telah ditetapkan dalam keselamatan dan keamanan . Terdapat kasus pada maskapai penerbangan citilink memecat pilot yang mabuk menjelang penerbangan dalam kasus ini pilot tersebut telah diputuskan bahwa akan di PHK , namun keputusan tersebut bukan karena pilot tersebut mabuk karena pilot tersebut telah melanggar undang-undang ketenagakerjaan , peraturan dalam pesawat citilink , kebijakan sumber daya manusia perusahaan , hingga proses penerbangan.

Karena pilot tersebut tidak menjalankan *standard operating procedure* (SOP) dengan baik sehingga tidak melakukan keselamatan penumpang secara profesional.⁷

Kasus lain terkait tidak sesuainya dengan sumber daya manusia di bidang transportasi yaitu pilot Lion Air tertangkap basah tengah berpesta sabu bersama rekannya yang merupakan kopilot. Ketiganya dibekuk di Apartement The Colour, Monderland, Kota Tangerang atas kepemilikan dan penggunaan narkoba jenis sabu dan 4 butir ekstasi.

Pilot Lion Air, tertangkap BNN di Hotel Garden Palace, Surabaya, Pada 4 Februari 2012 dini hari. Ia tertangkap basah sedang mengisap sabu di kamar Hotel Garden Palace Surabaya, Jawa timur saat sedang bermain kartu bersama 3 pilot lainnya sedangkan salah satu pilot tersebut dijadwalkan akan melakukan penerbangan pesawat tujuan Surabaya – Ujung Padang-Balikpapan-Surabaya pada 06.00 WIB di hari yang sama.⁸

Kecelakaan yang diakibatkan oleh pesawat Adam Air penerbangan 574 kecelakaan ini merupakan kasus kecelakaan terheboh di Indonesia. Pesawat jurusan Surabaya-Manado ini hilang dalam penerbangan. Kecelakaan ini menewaskan seluruh penumpang yang berjumlah 96 orang dan 6 awak pesawat. Penyebab kecelakaan adalah cuaca buruk, kerusakan alat bantu navigasi, serta kegagalan kinerja pilot dalam menghadapi situasi darurat.

Kasus kecelakaan Pesawat yang menimpa pesawat terbang Garuda Indonesia Penerbangan GA 152 jenis Airbus A300-134-200 pesawat terbang tersebut jatuh

⁷ Ahmad Ziaul Fitrahudin, *Citilink pecat pilot yang mabuk jelang terbang*, URL:m.detik.com/news/berita/citilink-pecat-pilot-mabuk-jelang-penerbangan. Tanggal Akses 11 Juni 2017

⁸ Muchlisa Choiriah, *Peristiwa kasus – kasus Pilot Lion Air Jadi Budak Narkoba*, URL:<http://www.google.co.id/amp/m.merdeka.com>. tanggal akses 11 Juni 2017

dikawasan perladangan warga di desa Buah Nabar Kec Sibolangit Kab Deli Serdang yang mengakibatkan 222 penumpang dan 12 awak pesawat meninggal. Penyebab jatuh diduga karena kesalahan petugas Pengatur Lalu Lintas Udara atau *Air Traffic Controller* (ATC) saat membimbing pilot Hance Rahmowiyogo keluar dari kabut asap 15 menit sebelum mencapai Bandara Polonia dalam penerbangannya dari Jakarta. Bukannya keluar dari kabut, pesawat justru menabrak perbukitan dan menewaskan seluruh penumpang dan awak berjumlah 234 orang.⁹

Unsur keselamatan di dalam penerbangan menempati urutan utama karena langsung mengenai kepentingan penumpang yaitu yang menyangkut jiwanya, pada peraturan menteri no 3 tahun 2001 tentang keamanan dan keselamatan penerbangan dalam hal ini pelayanan navigasi penerbangan sangat berpengaruh karena pelayanan navigasi melakukan kegiatan yang meliputi pengendalian udara dan penyediaan melakukan pemeriksaan sarana dan prasarana navigasi penerbangan. Pelayanan navigasi penerbangan dilakukan dengan mempertimbangkan keamanan dan keselamatan penerbangan, perkembangan teknologi, sumber daya manusia yang profesional, keandalan sarana dan prasarana pelayanan navigasi penerbangan dan keteraturan, kesinambungan dan kelancaran arus lalu lintas udara.

Dalam peraturanya berdasarkan pasal 1 ayat (22) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang penerbangan Tanggung Jawab adalah kewajiban membayar ganti kerugian yang diderita pihak lain, dalam perjanjian pengangkutan udara. Maskapai penerbangan bertanggung jawab atas keselamatan penumpang dan barang yang diangkutnya sampai

⁹Putri Atika Lenyana.2015."Pengaruh berita kecelakaan pesawat maskapai penerbangan Air Asia di media online terhadap jasa penerbangan.Skripsi. Fakultas Ilmu Sosial dan Humaniora Universitas Islam Negeri Sunan Kali Jaga Yogyakarta

di tujuan. Apabila melihat kasus tentang pilot yang menggunakan obat terlarang yang dapat menimbulkan kerugian bagi penumpang yang nantinya di tanggung oleh maskapai dan pilot. Tanggung jawab maskapai diartikan wajib membayar ganti rugi yang diderita oleh penumpang dan apabila tidak membayar maskapai penerbangan dapat digugat ke pengadilan.¹⁰

Berdasarkan PP No 40 Tahun 1995 tentang angkutan udara, diatur mengenai kegiatan usaha angkutan udara niaga berjadwal. Penyedia jasa angkutan udara niaga berjadwal dalam menyelenggarakan kegiatannya secara komersial terbuka untuk umum didasarlkan pada jadwal waktu keberangkatan dan kedatangan secara tetap dan teratur. Dalam angkutan niaga berjadwal masih banyaknya angkutan udara yang seringkali melakukan delay dan pembatalan penerbangan.

Kasus Penerbangan dengan rute Denpasar-Labuanbajo, terjadi keterlambatan penerbangan dengan alasan pesawat tidak dapat terbang karena izin penerbangan ke Labuanbajo tidak ada dan Bandara Komodo di Labuanbajo sudah terlanjur ditutup. Para penumpang sempat melakukan protes kepada maskapai penerbangan hanya saja tidak membuahkan hasil apapun. Padahal status tiket yang dimiliki oleh para penumpang tersebut sudah *ok*. Pembatalan penerbangan tersebut mengakibatkan sekitar 59 penumpang terpaksa menunggu sampai jadwal penerbangan berikutnya.¹¹

Kasus Penerbangan Dari Balikpapan Menuju Surabaya di cancel, seharusnya pesawat lion air dengan nomor penerbangan JT369 terbang pada pukul 20.55 WITA

¹⁰ Ida Andriani , *Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Apabila Terjadi Kecelakaan Akibat Pilot Memakai Obat Terlarang*, <https://ojs.unud.ac.id-makalah-hukum-bisnis>.

¹¹ Rohmat, 2015, “*Penumpang Garuda Terlantar Di Bali*”, URL :<http://news.okezone.com>. diakses pada 5 April 2017

tetapi diajukan pukul 17.45 WITA dan konsumen harus menambah biaya 90% untuk mendapatkan tiket penerbangan selanjutnya. Konsumen protes karena tidak ada pemberitahuan sebelumnya jika pesawat yang akan ditumpangi akan melakukan pengajuan jam, setelah mendatangi kantor maskapai penerbangan diajukan tiket yang sebelumnya dibeli dapat di gunakan tetapi dengan penerbangan keesokan paginya.¹²

Sedangkan masalah keterlambatan ada beberapa jenis faktor, terjadinya keterlambatan atau *delayed* diantaranya adalah faktor cuaca, faktor teknis operasional, dan lain-lain. Jika keterlambatan yang terjadi dikarenakan oleh faktor cuaca maka pihak maskapai wajib memberikan informasi kepada penumpang bahwa ada kendala cuaca, tentunya informasi tersebut diperoleh dari Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika (BMKG). Ketika faktor lain seperti keterlambatan pilot atau *crew* penerbangan tersebut maka pihak maskapai harus bertanggung jawab atas kerugian yang dialami penumpang sebagai konsumen.

Dalam hal terjadi keterlambatan penerbangan (*flight delayed*) badan usaha angkutan udara wajib memberikan kompensasi dan ganti rugi kepada penumpangnya. Peraturan menteri perhubungan menggolongkan keterlambatan penerbangan dikelompokkan dalam 6 (enam) kategori keterlambatan yaitu dari keterlambatan 30 menit s/d 60 menit sampai pembatalan penerbangan yang akan dilakukan oleh konsumen.

Penanganan Keterlambatan Penerbangan (Delay Management) Pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal Indonesia kompensasi yang wajib diberikan oleh Perusahaan Penerbangan akibat keterlambatan penerbangannya berupa minuman ringan,

¹²[http://www.kompasiana.com/riyani_elfahmi/pengalaman kami saat delay dan cancelled bersama lion air](http://www.kompasiana.com/riyani_elfahmi/pengalaman_kami_saat_delay_dan_cancelled_bersama_lion_air) di access pada tanggal 16 Mei 2017

makanan ringan/snack box, makanan dan minuman berat, ganti rugi sebesar Rp.300.000 (tiga ratus ribu rupiah), mengalihkan penerbangan atau mengembalikan seluruh biaya tiket (*refund ticket*).

Pada kasus ini Mia akan kembali ke Jakarta menggunakan maskapai penerbangan Lion Air. Dijadwalkan berangkat dari Bandara Adi Soemarmo Solo pukul 09.45 WIB akan tetapi pada kenyataannya pesawat baru berangkat pukul 10.46 WIB. Artinya, pesawat mengalami keterlambatan 1 jam lebih 1 menit (61 menit). Berdasarkan pengakuannya selama waktu tunggu hingga pesawat diberangkatkan, ia sama sekali tidak diberikan kompensasi atas keterlambatan penerbangan yang seharusnya ia dapatkan yaitu berupa minuman dan makanan ringan (*snackbox*) (hasil wawancara dengan Mia Ayu Wardani, Penumpang Lion Air, pada 8 Februari 2016 pukul 11.00 WIB).

Kasus lain yang dialami oleh ratusan penumpang dengan menggunakan maskapai Lion Air di Bandara Soekarno Hatta pada Rabu 18 Februari 2015 , salah seorang penumpang bernama Hasanah (40) mengaku tak mendapatkan kepastian selama 18 jam akibat pesawat yang dinaikannya tak kunjung datang seharusnya Hasanah dan keluarganya terbang ke Jambi pukul 16.00 WIB Rabu. Namun hingga Kamis tanggal 19 Februari 2015 belum ada tanda-tanda keberangkatan sehingga Hasanah sekeluarga tidak bisa merayakan Imlek.¹³

Dampak dari yang timbul karena pesawat delay bukan hanya dirasakan oleh penumpang tetapi juga dirasakan oleh maskapai penerbangan perusahaan umum

¹³ Achmad Dwi Afiyadi, *Kasus Delay Lion Air*, <https://www.google.co.id/amp/s/m.liputan6.com>, tanggal Access 11 Juni 2017

lembaga penyelenggara pelayanan Navigasi penerbangan Indonesia maskapai juga harus mengeluarkan dana sebesar Rp. 2.790.000 untuk antri mendarat, dikarenakan satu menit holding jika di udara biaya yang harus dikeluarkan sebesar Rp. 2,7 juta sedangkan untuk holding didarat permenit maskapai harus mengeluarkan dana sekitar Rp 80.000 ditambah dengan harga avtur Rp. 11.000 per liter. Pada maskapai bukan hanya Dampak dana tetapi juga dengan greenhouse effect. Dampak bagi penumpang juga sangat dirasakan akibat delay yang dilakukan oleh maskapai penerbangan tidak bisa menghadiri pertemuan dengan klien, rugi waktu karena tidak adanya kepastian dari pihak maskapai kapan akan diberangkatkan, biaya yang dikeluarkan akan semakin meningkat karena harus bermalam jika penerbangan ditunda hingga keesokan harinya, biaya konsumsi meningkat, harus membeli tiket maskapai penerbangan lainnya untuk melanjutkan penerbangan.

Terjadinya kasus yang dialami penumpang terkait dengan tidak dijalankannya kewajiban perusahaan penerbangan sesuai ketentuan perundang-undangan, kasus ini diajukan ke Pengadilan Negeri Jakarta Pusat dan diputuskan dengan nomor 441/PDT.G/2013/PN.JKT.PST.

Dalam gugatan Mauliate Sitompul, Amd, S.E., S.H terhadap Lion Air diawali oleh peristiwa penggugat yang menggunakan penerbangan Lion Air, pada waktu itu penggugat akan melakukan perjalanan bisnisnya dari Jakarta – Bali dan Bali-Lombok dengan menggunakan Lion Air, penggugat melakukan check-in di Bandara Denpasar yang akan menuju Lombok sesuai dengan boarding pass dengan nomor penerbangan JT 1852. Dalam perjalanan tiket pesawat penggugat diubah secara sepihak dan mengalami

kerugian penghasilan sebesar Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah) setelah melakukan gugatan terhadap Lion Air penggugat meminta ganti rugi sebesar Rp.2.505.618.000 (dua miliar lima ratus lima juta enam ratus delapan belas ribu rupiah). Tetapi dalam gugatannya penggugat memperoleh ganti rugi seharga tiket yang dibeli senilai Rp. 702.300.00 (tujuh ratus dua ribu tiga ratus rupiah)

Perihal tata cara serta nominal penggantian ganti rugi terhadap pengalihan tiket secara sepihak oleh hakim Pengadilan Negeri Jakarta hanya menghukum pihak Lion Air untuk membayar ganti rugi terhadap Maulite Sitompul., Amd, S.E.,S.H seharga tiket yang dibeli. Akan tetapi dalam hal pelaksanaan putusan tersebut masih terjadi ketidakadilan dan kemanfaatan yang dialami oleh konsumen dalam hal penggantian kerugian atas pengalihan tiket secara sepihak. Oleh karena itu penulis membuat penelitian yang berjudul “Analisis Putusan Pengadilan Negeri Jakarta No.441/PDT.G/2013/PN.JKT Tentang Penetapan Ganti Rugi Konsumen Pengguna Jasa Penerbangan Ditinjau Dari Peraturan Perundang-undangan.”

B. Rumusan Masalah

1. Apakah sudah tepat putusan dalam perkara No 441/PDT.G/2013/PN.JKT.PST dalam perspektif hak-hak pengguna jasa penerbangan ?
2. Bagaimana amar putusan dan pertimbangan hakim ditinjau dari perspektif keadilan dan kemanfaatan hukum ?

C. Tujuan Penulisan

1. Untuk mengetahui sudah tepatkah putusan no 441/Pdt.G/2013/PN.JKT.PST dalam perspektif hak-hak pengguna jasa penerbangan.
2. Untuk mengetahui bagaimana amar putusan dan pertimbangan hakim dalam memenuhi perspektif keadilan dan kemanfaatan hukum.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini berguna bagi penulis sebagai sarana untuk meningkatkan pemahaman terhadap hukum perdata, serta sebagai syarat untuk penulisan Tugas Akhir dalam menyelesaikan studi S-1 di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Malang.

E. Kegunaan Penulisan

1. Kegunaan Akademis

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan materi yang khususnya pada mahasiswa dan juga padakalangan masyarakat, terlebih kepada penulis yang melakukan penelitian ini agar dapat memberikan tambahan informasi mengenai studi yang penulis paparkan.

2. Bagi masyarakat

Penelitian ini diharapkan mampu memberikan pemahaman kepada para akademisi hukum dan khususnya masyarakat agar mengetahui putusan yang telah di tentukan oleh hakim dalam memutuskan suatu putusan dalam perlindungan konsumen pengguna jasa penerbangan atas pengalihan tiket pesawat secara sepihak yang ditinjau dari Undang-Undang nomor 8 tahun 1999 tentang perlindungan konsumen.

F. Metode Penelitian

1. Penelitian Yuridis Normatif dengan pendekatan kasus putusan no 441/Pdt.G/2013/Pn.Jkt.

Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis normatif yang dikenal pula sebagai pendekatan kepustakaan. Pendekatan yuridis normatif yaitu pendekatan yang menggunakan konsepsi *legis positivis*. Konsep ini memandang hukum identik dengan norma-norma tertulis yang dibuat dan diundangkan oleh lembaga atau pejabat yang berwenang.¹⁴ Penelitian ini menggunakan pendekatan perundang-undangan (*statue approach*), dan pendekatan kasus (*case approach*).¹⁵

1) Sumber Data

Jenis bahan hukum yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah:

a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer¹⁶:

1. Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen (Lembaran negara Republik Indonesia Tahun 1999 No.42 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia No 3821
2. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956)

¹⁴Ronny Hanitijo Soemitro. 1998. *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*. Jakarta:Ghalia Indonesia. Hlm 13-14

¹⁵Peter Mahmud Marzuki. 2005. *Penelitian Hukum*. Surabaya:Kencana. Hlm 133

¹⁶*Ibid.* Hlm 14. Peter Mahmud mengemukakan bahwa bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang bersifat otoritatif yang mempunyai otoritas, yaitu: perundang-undangan, catatan-catatan resmi atau risalah dalam pembuatan perundang-undangan dan putusan-putusan pengadilan.

3. Peraturan menteri perhubungan Nomor PM 89 Tahun 2015 Tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) Pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal Di Indonesia (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 716)
4. Putusan Pengadilan Negeri Nomor 441/PDT.G/2013/PN.JKT ,

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah semua publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi¹⁷, yaitu: buku, jurnal, hasil penelitian terdahulu

c. Bahan Tersier

Bahan hukum tersier adalah bahan hukum yang mendukung bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder dengan memberikan pemahaman dan pengertian atas bahan hukum yang dipergunakan oleh penulis seperti Kamus Besar Bahasa Indonesia, *Black's Law Dictionary*, dan lain-lain.

1. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Bahan hukum dikumpulkan melalui prosedur inventarisasi dan identifikasi peraturan perundang-undangan, serta klasifikasi dan sistematisasi bahan hukum sesuai permasalahan penelitian. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah

¹⁷*Ibid.* Hlm 141

dengan studi kepustakaan.¹⁸ Studi kepustakaan (*library research*) dalam penelitian ini dilakukan dengan membaca serta mengolah bahan-bahan hukum yang berkaitan penyertaan dalam penetapan ganti rugi konsumen.

2. Teknik Analisis Data

Pada penelitian hukum normatif, pengolahan data dilakukan dengan cara sistematis terhadap bahan-bahan hukum tertulis. Sistematisasi berarti membuat klasifikasi terhadap bahan-bahan hukum tersebut untuk memudahkan pekerjaan analisis dan konstruksi.¹⁹ Data dalam penelitian ini akan di analisa secara konten analisa , yakni bahan-bahan hukum baik yang berupa peraturan perundang-undangan, teori-teori hukum, asas-asas hukum, akan di kelompokkan ke dalam bagian-bagian tertentu untuk di olah sehingga menjadi data berupa hasil penelitian terhadap analisis putusan pengadilan negeri mengenai penyertaan dalam penetapan ganti rugi konsumen.

G. Rencana Sistematika Penulisan

Dalam Penyusunan Penulisan hukum ini , penulis membagi dalam 4 bab dan masing-masing terdiri atas sub yang bertujuan agar mempermudah pemahamnya. Adapun sistematika penelitiannya sebagai berikut :

¹⁸Digital Library Unila. <http://digilib.unila.ac.id/5169/15/BAB%20III.pdf> Hlm 33. Diakses 16 September 2016

¹⁹Soejono Sukanto dan Sri Mamuji dalam Digital Library Unila. *Ibid.* Hlm 34

BAB I : PENDAHULUAN

Merupakan bab yang memuat pendahuluan yang meliputi latar belakang , rumusan masalah , tujuan penelitian , manfaat dan kegunaan penelitian , kerangka teori metode penelitian , dan sistematika penelitian.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisi tentang kajian yuridis berdasarkan ketentuan hukum yang berlaku dan kajian terdahulu terkait topik atau tema berkaitan dengan permasalahan yang diangkat oleh penulis yaitu Analisis Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat No 441/PDT.G/2013/PN.JKT.PST Tentang Penetapan Ganti Rugi Konsumen Pengguna Jasa Penerbangan Di Tinjau Dari Undang-Undang No 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.

BAB III : PEMBAHASAN

Dalam bab ini berisi mengenai uraian pembahasan yang diangkat oleh penulis serta dianalisis oleh content , comparative , dan dianalisa kesesuaian atau keselarasan berdasarkan kenyataan yang ada (yang terjadi) didukung dengan teori – teori yang relevan dengan permasalahan dan penulisan ini .

BAB IV : PENUTUP

KESIMPULAN DAN SARAN

DAFTAR PUSTAKA